

Взаємодія сукупного попиту і сукупної пропозиції встановлює на ринку рівновагу між рівнем цін і реальним обсягом національного виробництва в економіці. При цьому, на них впливає стан ринку праці, грошового ринку, рівень інфляції, існуючі нормативні положення (рівень податкових ставок) і інституційні обмеження (колективні договори). Йдеться про макроекономічну політику держави по досягненню повної зайнятості в економіці і стабільності цін. Держава, залежно від вибраних цілей, може: по-перше, стримувати розвиток підприємництва взагалі і малого зокрема, тобто створювати украй несприятливу обстановку для їх розвитку, наприклад, встановлювати високі податки на діяльність підприємств (вище 40-50% по кривій Філіпса), відмовитися від захисту інтересів власників тощо; по-друге, бути стороннім спостерігачем, тобто, не перешкоджаючи і не допомагаючи розвитку підприємництва; по-третє, ініціатором підприємницького розвитку, вживаючи заходи пошуку і залучення в підприємницький процес нових економічних агентів.

**Література:** 1. Масловська Л., Юр'єва Г. Актуальні проблеми регіональної політики сприяння розвитку малого підприємництва // Економіка, фінанси, право. – 2006. - № 5. – С.31 – 36.

**Фоменко А. В.,**  
здобувач УІПА,  
м. Харків, Україна

### **СИСТЕМА ПОКАЗНИКІВ ОЦІНКИ ОРГАНІЗАЦІЙНО-УПРАВЛІНСЬКОГО ПОТЕНЦІАЛУ ФІНАНСОВОЇ БЕЗПЕКИ ПІДПРИЄМСТВ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ**

В сьогочасних складних умовах розвитку важкого машинобудування однією з найсуттєвіших загроз фінансовій безпеці підприємств залізничного транспорту є низький рівень потенціалу, зокрема організаційно-управлінського, доказом чого є напруженість організаційного клімату та неефективність управлінського апарату підприємств. У зв'язку з чим виникає гостра необхідність вдосконалення методичної бази оцінки організаційно-управлінського потенціалу фінансової безпеки підприємств залізничного транспорту, що в свою чергу сприятиме підвищенню адаптивності підприємств до поточних загроз його подальшому розвитку та успішній реалізації стратегічних інтересів. Разом з тим залишився поза увагою дослідників такий важливий етап методичного забезпечення оцінки рівня організаційно-управлінського потенціалу, як системна робота щодо визначення підходу до формування групи показників оцінки, на базі яких можливим стає здійснення формування потенціалу фінансової безпеки підприємств залізничного транспорту. Для вирішення зазначеної проблеми узагальнено теоретичні підходи до окремих питань оцінки організаційно-управлінського потенціалу фінансової безпеки на рівні підприємств (рис. 1), визначено оптимальні підходи до оцінки організаційно-управлінського потенціалу фінансової безпеки підприємств галузі залізничного транспортного машинобудування (рис. 2), визначено критерії відбору показників для оцінки та формування необхідного підприємствам залізничного транспортного машинобудування рівня організаційно-управлінського потенціалу фінансової безпеки (рис. 3) та систематизовано показники відповідно критеріям відбору. Відповідно до цілей, які перед собою ставить фінансовий аналітик служби чи відділу фінансової безпеки та ресурсів, які знаходяться в його розпорядженні, може бути використаний будь-який з існуючих в науковій літературі методичний підхід до оцінки організаційно-управлінського потенціалу фінансової безпеки підприємств (рис. 1).

Виходячи з аналізу наукової літератури, можна стверджувати, що організаційно-управлінський потенціал переважно оцінюють з точки зору кількісного та якісного складу управлінського персоналу, відповідно до витрат на утримання апарату управління [1, 2] ефективності діяльності підприємства та його функціональних сфер [3, 4]. Ареф'єва О.В. та Коренков О. В. [3] для оцінки управлінського потенціалу виділяють групу фінансових показників, які характеризують прибутковість підприємства.

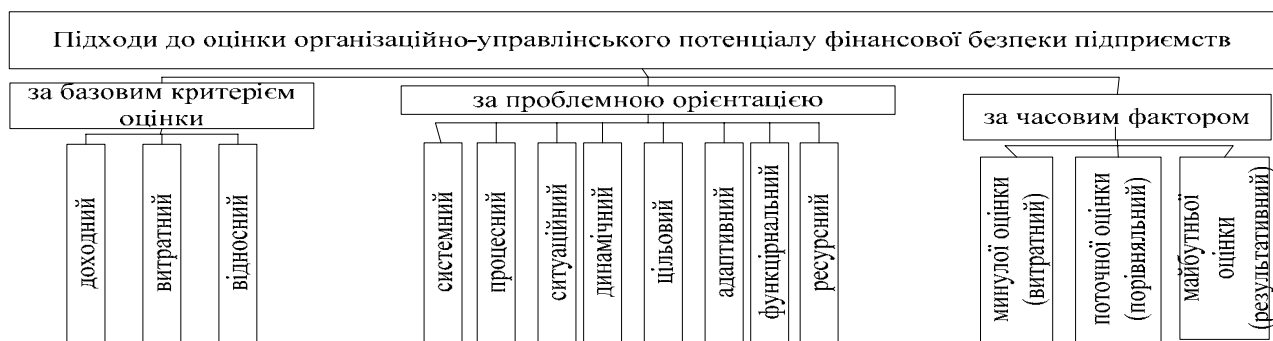


Рис. 1. Підходи до оцінки організаційно-управлінського потенціалу фінансової безпеки

Таким чином, можна стверджувати, що найбільш розповсюдженими є доходний та витратний методи. Оскільки для підприємств залізничного транспорту в умовах ринкової економіки прибуток є найважливішим чинником стимулювання виробничої діяльності та створює фінансову основу для її розширення, задоволення соціальних і матеріальних потреб трудового колективу, у якості найбільш оптимальних підходів до оцінки організаційно-управлінського потенціалу фінансової безпеки безпосередньо підприємств залізничного транспорту обрано наступні підходи (рис.2):

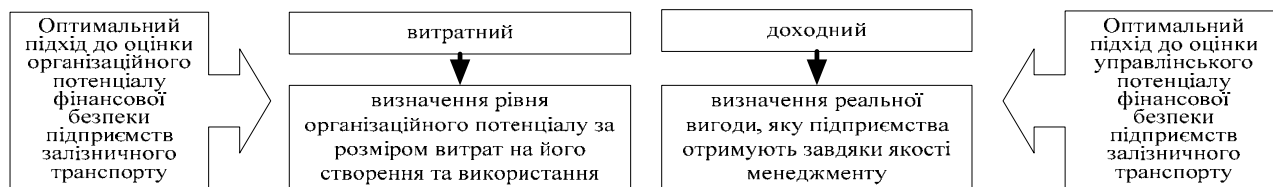


Рис.2. Оптимальні підходи до оцінки організаційно-управлінського потенціалу фінансової безпеки підприємств залізничного транспорту

Оскільки математично-статистичний апарат оцінки рівня організаційно-управлінського потенціалу фінансової безпеки базується на конкретних показниках, то доцільним є визначення сукупності показників доходності та витратності, які будуть відповідати критеріальним вимогам, винесеним на рис. 3.

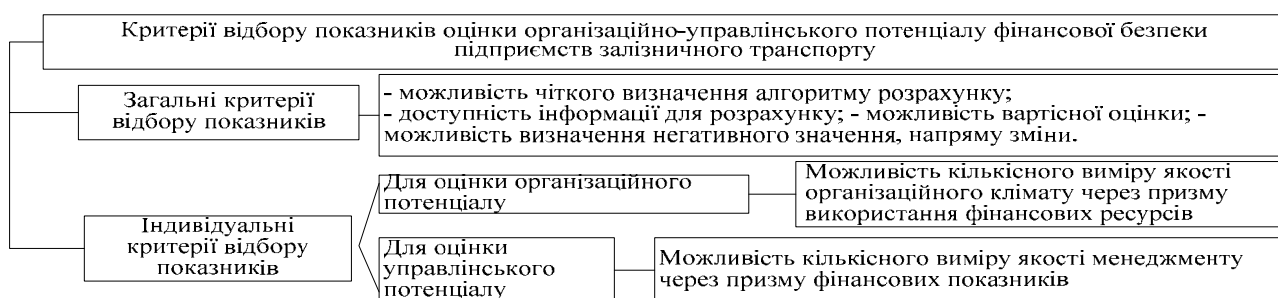


Рис. 3. Критерії відбору показників оцінки організаційно-управлінського потенціалу фінансової безпеки підприємств залізничного транспорту

Відповідно до обраних підходів до оцінки організаційно-управлінського потенціалу фінансової безпеки підприємств залізничного транспорту з урахуванням критеріальних вимог сформовано систему показників оцінки для організаційного потенціалу (поточні зобов'язання з одержаних авансів, поточні зобов'язання з бюджетом, поточні зобов'язання зі страхування, поточні зобов'язання з оплати праці, поточні зобов'язання за розрахунками з учасниками, поточні зобов'язання з внутрішніх розрахунків, адміністративні витрати, витрати на оплату праці, відрахування на соціальні заходи) та для оцінки управлінського потенціалу (коефіцієнт

рентабельності активів, коефіцієнт рентабельності власного капіталу, коефіцієнт автономії, коефіцієнт фінансової стабільності, коефіцієнт оборотності кредиторської заборгованості).

Таким чином, у результаті дослідження систематизовано показники оцінки організаційно-управлінського потенціалу фінансової безпеки підприємств залізничного транспорту відповідно до витратного та доходного підходу з урахуванням критеріїв індивідуального та загального відбору. Використання запропонованого підходу сприяє створенню умов ефективного функціонування підприємств залізничного транспорту через призму оптимізації фінансових витрат, підвищення рівня організаційної культури та удосконалення системи управління.

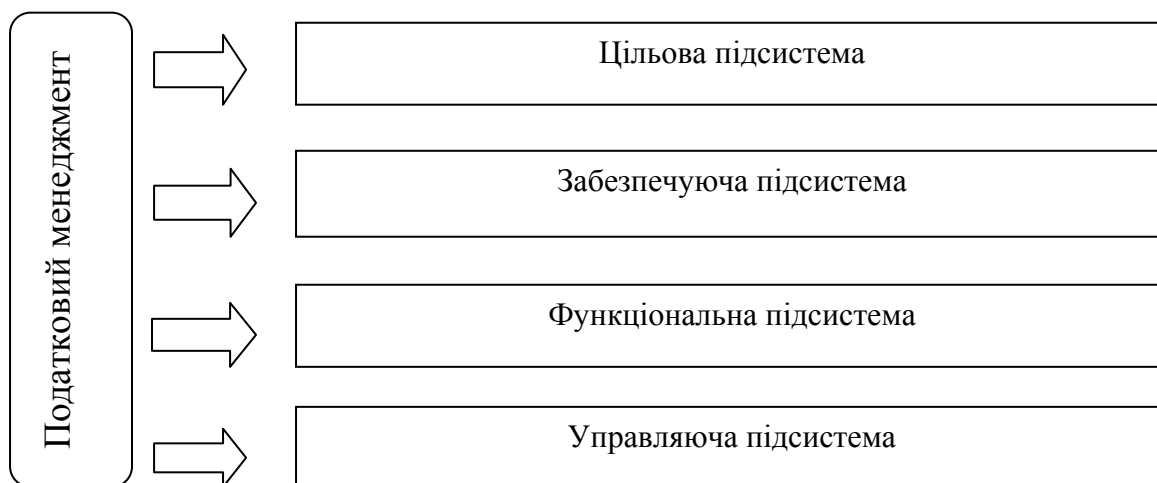
**Література:** 1. Кокарева, Е. Ю. Формирование и использование организационного потенциала в антикризисном управлении предприятием : автореф. дис. канд. экон. наук / Кокарева Е.Ю.; [Тюмен. гос. ун-т]. - Тюмень, 2002. - 23 с. 2. Отенко И. П. Механизм управления потенциалом предприятия: монография / И. П. Отенко., Л. М. Малярец. – Х.: ХГЭУ, 2003. – 219 с. 3. Арефьева О. В. Управление потенциалом развития промышленных предприятий: монография / О. В. Арефьева, О. В. Коренков. – К. : ГРОТ, 2004. – 200 с. 4. Прохорова В. В. Управление экономичным потенциалом предприятий: монография / В. В. Прохорова, О. В. Божанова. – Х., Вид. «НТМТ», 2001. – 220 с.

**Хлинова Ю. Д.,**  
*магістр обліково-фінансового факультету,*  
**Науковий керівник: Кравчук Л.С.,**  
*к.е.н., доцент кафедри менеджменту організацій і права МНАУ,*  
*м. Миколаїв, Україна*

### **СУТНІСТЬ ТА РОЛЬ ПОДАТКОВОГО МЕНЕДЖМЕНТУ В СИСТЕМІ УПРАВЛІННЯ ПІДПРИЄМСТВОМ**

В умовах прийняття Податкового кодексу України актуальним є питання податкового менеджменту підприємства. Податковий менеджмент є складовою всієї податкової політики, як на рівні держави, так і на рівні підприємства. Він являє собою систему принципів і методів розробки та реалізації управлінських рішень, пов'язаних з вибором податкової системи, розрахунком податкових платежів, постійним контролем за їх здійсненням.

Податковий менеджмент є найважливішою складовою фінансового планування на підприємстві. Оскільки, фінансова стійкість підприємства, залежить від належно організованого податкового менеджменту, адже він забезпечує узгодженість фінансово-господарської діяльності з оподаткуванням. Загалом, податковий менеджмент, можна розглядати як частину управлінського процесу суб'єкта господарювання. (рис. 1)



**Рис. 1. Процес податкового менеджменту суб'єкта господарювання [2].**